

「BDI魔咒」困擾 航運業仍暗淡

需求疲弱 運力過剩 公司相繼發盈警

香港文匯報訊(記者 涂若奔)農曆新年已經來臨, 港股創下21個月新高, 但航運板塊卻未能迎來春天, 「龍頭老大」中國遠洋(1919)和中海發展(1138)先後發盈警, 其中前者更注連兩年穩居「虧損之王」, 顯示全行業仍在寒冬中苦苦掙扎。由於反映貿易景氣程度的波羅的海乾散貨指數(BDI)屢創新低, 業界普遍認為在需求疲弱、運力過剩的嚴峻形勢下, 航運業仍難逃「BDI魔咒」, 2013年的前景將會持續低迷。



中國遠洋於1月發盈警, 預期2012年全年業績將出現大幅虧損, 雖然公告未披露具體數字, 但接近中遠集團的消息人士一早已向內地媒體放風, 稱虧損額將超過百億元規模。中海發展也宣布, 2012年業績將同比倒退9成, 最差可能「沒有盈利」。其餘航運股雖然暫未公告最新情況, 但翻看去年上半年業績, 多間公司均有不同程度的倒退, 其中招商局國際(0144)中期大跌55%, 中外運航運(0368)大跌64%, 中國外運(0598)跌11%, 中遠太平洋(1199)首季也跌16.4%。

BDI指數年跌59% 屢創新低

整個航運業陷入谷底萎靡不振, 究其原因, 不少業內人士將之歸咎於「BDI魔咒」效應導致。在乾散貨市場具有「風向標」作用的BDI指數, 2012年全年一直跌跌不休, 於年初的1,624點, 跌至年底的700點, 全年累計下跌58.9%, 全年均值为904點, 較2011年全年均值1,529點下跌40.87%, 創該指數設立以來的最低水平。踏入2013年後, BDI指數一度有所反彈, 於1月21日見838點, 但之後卻又一路狂瀉, 截至2月5日報745點, 已經是「十一連跌」。

歐美復甦不穩 貿易不振

中國船東協會副會長張守國認為, BDI指數至少要達到2,500點, 航運業才有望盈利, 當前的數值仍然遠低於盈虧分界點。據他統計, 2011年內地航運企業約有70%處於虧損狀態, 預料「2012年這個數字超過了80%」。展望2013年, 他仍不樂觀, 指全年將有大量的新船交付, 而貨量的增加有限, 相信全行業的表現雖然不會比2012年更差, 但今、明兩年的形勢仍相當嚴峻。

中銀國際發表報告預料, 由於需求疲軟

以及運力過剩短期仍難以改觀, 預計BDI指數未來將繼續低位徘徊, 全年波動的均值估計在1000-1500點之間。多數專家也都指出, 雖然在新興國家基礎設施建設的拉動下, BDI有望在2013年下半年實現緩慢復甦, 但受制於龐大的運力釋放, 上行高度依然有限。

雙重夾擊 行業谷底掙扎

第一上海證券首席策略師葉尚志接受本報專訪時也表示, 中國遠洋等公司發盈警, 顯示歐美市場的復甦仍不穩定, 令全球貿易表現不盡人意。他稱, 航運業的周期性較強, 不僅要受到經濟周期的影響, 自身也存在明顯的周期。目前經濟周期未完全反彈, 自身周期也處於谷底, 相信全年都會在「雙重夾擊」下艱難掙扎。另外, 各國的貿易保護主義不斷抬頭, 也將對行業造成打擊, 令其難以從谷底回升。對於目前是否適宜趁低增持航運股, 他持謹慎看法, 指不少公司股價已較去年第三季有所回升, 建議將該板塊列入觀察名單較為穩妥。



航運業去年乾散貨業務普遍差強人意, 但集裝箱市場卻「爭相加價」, 呈現另一番景象。

集裝箱市場將反覆無常

香港文匯報訊(記者 涂若奔)雖然航運業2012年的乾散貨業務普遍差強人意, 但在集裝箱市場卻是另一番景象。經營業務以集裝箱為主的東方海外(0316), 去年至今總共六次上調運費, 中海集運(2866)和馬士基等大型企業也都紛紛跟隨, 令集裝箱市場呈現「爭相加價」的態勢。不少分析指, 該情形「異乎尋常」, 主要是由於此前運費實在太低, 加上業界「自律自救」導致, 有可能難以持久。

去年爭相加運費追落後

航運業在集裝箱市場的表現, 一直以來都「大起大落」, 波幅較乾散貨市場更劇烈。多數企業為了爭奪市場份額, 在2011年紛紛採取了「每箱必爭」的搏殺態勢, 甚至不惜和對手同歸於盡。據總部設在倫敦的德魯里海事研究所統計, 2011年全球集裝箱運價跌幅超過35%, 全行業的經營狀況只能用「慘不忍睹」來形容。在此慘痛教訓之下, 業界終於幡然醒悟, 於2012年聯合展開了「運價自律行動」, 尤其是在上半年, 多數企業都將恢復運價作為首當其衝的大事來推進, 通過撤回足夠運力的方式, 以支撐接二連三的提價行為。據法國海運諮詢機構Alphaliner統計, 在去年最高峰期, 全球的500TEU以上集裝箱船開運力曾同比猛增接近400%。

價格扭曲 非反映供需面

此外業界還積極調配運力, 努力維持市場弱勢平衡, 例如逐漸升級遠東至歐洲航線, 同時將替換下的船舶轉移至地中海或北美航線, 以達到效益最大化。在業界的聯合努力下, 運價逐漸向正常水平回升, 以最受關注的亞歐線為例, 2013年初每大櫃運費已反彈至2,000美元水平, 遠高於去年同期的1,200美元, 漲幅達66%。不過有分析指出, 此輪運價上漲由船東自主推動, 而非供需基本面的反映, 實際上令市場更加扭曲。丹麥海事諮詢公司SeaIntel董事長Lars Jensen指出, 「當運價達到正常水平, 船公司就會重新關注那些他們已經開運的船舶並重新加以利用, 這就會導致運價迅速下滑」。他又預料, 2013年的集裝箱市場將呈現「反覆無常」態勢, 「價格一漲, 船公司就高興得不得了, 但是一跌又像『霜打的茄子』般沮喪, 並不停的在這兩個極端中往復」。

造船業受波及 訂單急滑

香港文匯報訊(記者 涂若奔)航運業遭遇巨虧, 連累造船業也遭受池魚之殃。工信部最新公布的數據披露, 2012年內地船舶行業造船完工量、新接訂單量和手持訂單量同比增速均出現大幅下滑態勢。據內地媒體報道, 目前內地有1/3的造船企業沒有接到訂單, 有50%將在未來兩到三年內破產。工信部於1月底公布數據披露, 2012年全國造船完工量6,021萬載重噸, 同比下降21.4%, 其中海船為1,901萬修正總噸; 新承接船舶訂單量2,041萬載重噸, 同比下降43.6%。截至12月底, 全國手持船舶訂單10,695萬載重噸, 比2011年底手持訂單下降28.7%, 其中出口船舶佔總量的82.7%。

陷融資難回款難盈利難困局

中國新造船價格指數有限公司也公布, 由2011年7月1日開始發布的「中國新造船價格指數」, 自發布之日起一直持續低迷, 其中乾散貨船綜合價格指數從首次發布的1,000點, 一路下滑到2012年12月30日的841點, 跌幅達14.4%。據該公司統計, 內地造船廠的產量中將近七成是乾散貨船, 從而導致整個造船業陷入嚴重困境。中國船東協會常務副會長張守國表示, 內地造船業「這兩年基本是在消耗之前的手持訂單」, 相信2013年的行業形勢難見好轉, 到2014年, 船廠的日子會更加難過。被業界稱為「民營船王」的揚子江船業集團董事長任元林也表示, 造船業真正的困境將從2013年開始, 恐需要5年時間才能走出低迷。

內地一半造船廠或三年內破產

分析指出, 由於海運市場低迷, 一些航運公司提前將不賺錢的船舶進行報廢處理。在航運公司減少運力的前提下, 造船廠也深受波及並陷入低谷, 加上國際新標準、新規範陸續實施, 船舶交付越來越困難。一部分船東甚至不願提船, 導致滯留貨款難以收回, 令造船廠普遍面臨「融資難、回款難、盈利難」等複雜局面。業內專家認為, 內地有50%的造船廠或將在未來兩到三年內破產。



航運業遭遇巨虧, 連累造船業也遭受池魚之殃。

最大癥結 運力嚴重過剩

香港文匯報訊(記者 涂若奔)雖然乾散貨和集裝箱市場的具體情況有所不同, 但細查真正的癥結其實都是同一個原因, 即「運力嚴重過剩」。據國家交通運輸部水運科學研究院副院長賈大山估算, 2012年全球有約9,000萬載重噸的運力過剩, 船舶訂單與船隊規模之比在35%左右, 遠遠超出10%的合理水平。中國船東協會副會長張守國也認為, 目前全球航運運力過剩達20%以上, 預料2013年不少船東仍將面臨「無貨可運」的局面。

今年運力猛增 雪上加霜

集裝箱市場的形勢甚至更加嚴峻。歐洲海運諮詢機構Alphaliner發表報告指出, 船公司被運力過剩的陰雲籠罩已久, 繼2012年全球集裝箱船舶數量增長7.2%之後, 2013年預計運力增勢更加兇猛, 將達9.8%之多, 交付量或達到空前的規模, 令過剩的局面更糟。而2013年的全球集裝箱船需求預計僅增長4%-6%左右, 且由於受歐洲經濟危機拖累, 亞歐航線運力需求有可能會下挫, 令整體形勢雪上加霜。

「卸責於天」航運一哥挨轟

香港文匯報訊(記者 涂若奔)內地航運業去年表現糟糕, 投資者期望隨着內地經濟的企穩, 行業今年也能走出低谷。然而「龍頭老大」中國遠洋(1919)近期的表現, 卻令人相當失望, 董事長魏家福將虧損的主因歸咎於「客觀環境不盡如人意」, 在頻頻上書中央請求救助遭拒後, 又炮轟外界批評是「居心不良」, 引來更多抨擊。有網民指出, 中國遠洋其實是國有航運企業的一個縮影, 一味地「卸責於天, 等待救助」, 難以從根本上解決問題。《21世紀經濟報道》早前報道, 魏家福多次呼籲中央政府救市, 但國家交通部水運科

學研究院副院長賈大山明確表示, 「國家要救行業, 卻不會救單個公司」。他還稱, 交通部內部反對的聲音也很多, 強調「救市的法律依據是什麼? 國家再有錢, 也不能亂花納稅人的錢」。虧損巨 中遠洋求救被拒 救市被拒, 意味着中國遠洋將連續兩年錄得巨虧, 在A股市場「被退市」的可能性大大增加。魏家福面對諸多傳媒追問, 罕有地以「放狠話」方式應對, 在1月17日召開的博覽亞洲論壇上, 他聲稱「拿中國遠洋說事是居心不良」, 又稱這一切都是「國

內有股妖魔化國企的風潮」所致。對於公司糟糕的業績, 他在接受內地媒體訪問時歸咎於「客觀環境不盡如人意」, 稱自己「主觀上盡了一切努力, 想方設法減虧, 包括調控運力規模, 加強聯盟合作, 嚴控成本支出等等」。業界料中央今年將出手 不過, 有分析預料中央政府最終仍會出手, 解決中國遠洋的燃眉之急。《經濟參考報》近日引述中國船東協會副會長張守國透露, 「發改委、財政部、交通部關於振興航運業的『救助』方案可能會在2013年上半年出台, 現在還在徵求各方面意見」。由此看來, 只要繼續等待救助, 內地大型國有航運企業今年仍可渡過難關。